

Uitgave van Modelvliegclub Ter Apel

MTA Nieuwsbrief

50^e editie, augustus 2009

Website: www.mta-terapel.nl

e-mail: nieuwsbrief@mta-terapel.nl



Editie 50 van de nieuwsbrief

Feest, feest feest!!

Geachte leden,

Het is dit jaar alweer 30 jaar geleden dat de MTA opgericht werd. We gaan dit op gepaste en rustige wijze vieren, waarbij we hoofdzakelijk onszelf verwennen met de prachtige toestellen van Phantasy in blue, en enige ultra lights die voorbij zullen komen en natuurlijk een BBQ.

Iedereen weet dat er enige tijd geleden hard gestreden is om de MTA aan een nieuw veld te helpen en 30 jaar geleden was dat niet anders.

Een klein groepje mensen die van oorsprong bij de OLC (toen nog ELC) vlogen hebben zich vanwege de enorme groei van de club in Odoorn afgesplitst. Met een startkapitaal van ongeveer FL.800,00 die door de ELC ter beschikking was gesteld is er toen een begin gemaakt met de oprichting van de MTA. Dit groepje mensen bestond uit ; Henk Germs, Jan van der Kaap , Roelof Drenth , Harry v/d Veen, Sietse van der Veen en Rudy Manning. Na natuurlijk weer de nodige problemen overwonnen te hebben kon toen, op 08 september 1979, het eerste toestel de lucht in van ons nieuwe vliegveld aan de Bruilweg.

Sinds het begin is er natuurlijk het nodige gebeurd, en is er door allerlei leden hard gewerkt om het vliegveld in stand te houden. Meerdere clubhuizen zijn versleten door de jaren, waarbij het transport iedere keer ook weer een heel avontuur was.

Kor Mooibroek zijn Fiat 128 was achteraf gezien toch wat licht bemeten om het hele clubhuis te vervoeren, en Kor is nog steeds blij dat zijn voorwielen weer de grond raakten toen hij de Bruilweg op moest draaien.

Henk Dijck had tijdens het transport van een later clubhuis groter materieel ter beschikking. Maar als je rijdend met een shovel met daarachter een niet meer piepjonge pipo wagen vlak langs het ruiten-a kanaal rijdt en de pipo wagen krijgt een klapband, dan ben je toch weer blij dat je zonder nat pak bent aangekomen.

Ook kunnen er vele verhalen verteld worden over het vliegen, en natuurlijk de vele crashes die er in de jaren gemaakt zijn.

Vast en zeker zullen er op de viering van het 30 jarig bestaan wel vele verhalen loskomen van de oudere garde. Het waren natuurlijk ook heel andere tijden.

In de begindagen van de club behoorde je met een 10cc motor op je toestel toch wel tot de grote jongens. Een grote benzine motor, of zelfs een viertaktmotor, een programmeerbare afstandbediening, een ARF toestel, was iets wat je niet bepaald iedere dag zag of wat gewoon nog niet bestond.. Toch was het vliegen er zeker niet minder mooi om, en de saamhorigheid onder de clubleden was erg sterk.

s'Winters met 10+ man, allen rokend, in een veel te klein clubhuisje (lees; schuilgelegenheid) met gesloten ramen, bij de olie gestookte kachel waar een oude pot koffie op stond te pruttelen. Sjonge, wat was dat gezellig!

Natuurlijk zijn we in de jaren met de tijd meegegaan en zoals we nu zitten aan de Achterbeetseweg is toch wel geweldig.

Laten we, gezien alle moeite die we als club gedaan hebben in de afgelopen 30 jaar om de MTA zover te krijgen, hier erg zuinig op zijn.

Nu maar hopen dat we ook het 60 jarig bestaan op dit veld aan de Achterbeetseweg kunnen vieren.

MTA, van harte gefeliciteerd met je 30^{ste} verjaardag, en bedankt voor alle mooie vliegdagen die je ons reeds bezorgd hebt.

De Voorzitter

Veiligheidsbrevet A JET.

Velen van ons hebben het examen voor het "veiligheidsbrevet A Motormodellen" afgelegd en dit gebeuren zie je regelmatig terug op ons veld. Het afnemen van het "veiligheidsbrevet A Jet" komt echter niet zo vaak voor. Op zondag 12 april, 1e paasdag, waren de condities voor het afnemen van het veiligheidsbrevet meer dan uitstekend en Arjan Kok was er klaar voor. Bij het veiligheidsbrevet A komt hierbij vooral het aspect van de veiligheid voor de omgeving. Een veiligheidsbrevet A dient dus als proeve van bekwaamheid in de omgang met het model en de modelvlieger een bewijs te geven dat hij aantoonbaar veilig kan modelvliegen.

Arjan vloog de verplichte figuren in opperste concentratie en voor de toeschouwers was het een lust voor het oog. Vooral de “rol” gaf waarderende woorden van de omstanders.

Voor een veiligheidsbrevet worden maximaal drie vluchten gemaakt, welke op één en dezelfde dag moeten plaatsvinden. Maar na twee vluchten hebben de juryleden Roelof Drenth en Ronald Over voldoende gezien om Arjan bij de KNVvL voor te dragen voor het veiligheidsbrevet.

Arjan gefeliciteerd!



Arjan wordt bijgestaan door Frits, en de 2 juryleden kijken goedkeurend toe.

Na het jetbrevet van Arjan op zondag was op dinsdag avond 14 april Remke Germs aan de beurt. Ook Remke moest de verplichte figuren even vliegen met zijn jet. Nu zijn deze figuren voor Remke natuurlijk een peuleschil, omdat hij al jaren mee doet met het F3AX wedstrijd vliegen. Zonder problemen vloog Remke op een overtuigende manier zeer goed en zeer veilig de verplichte figuren. Dit zagen juryleden Roelof Drenth en Jan van der Kaap ook. Hij is dan ook met vlag en wimpel geslaagd en heeft ook zijn Jet-Brevet A binnen.

Gefeliciteerd Remke!



**Deco Home
van der Kaap**

Hoofdstraat 8, Ter Apel

www.decohomevanderkaap.nl

Aan een ieder die dit leest.

Vele van jullie zullen niet weten dat onze grasmaaier in het verleden is gesaboteerd door een familie muizen, ja u leest het goed muizen.

Op een middag dat het gras weer aan een knip beurt toe was, wilde ik de maaier starten. Helaas de motor ging niet rond, dus de eerste gedachten was: de accu is leeg, dus overstarten, maar er kwam geen beweging in de motor.

Dus verder kijken en ja hoor, daar zagen wij het, het luchtfilter was gedeeltelijk opgevreten door een familie muizen. Maar niet alleen het luchtfilter maar ook het luchtfilterhuis had een extra gat gekregen van onze familie muizen.

Door het proberen te starten van de motor was alle rommel opgezogen door de motor. En daardoor waren de zuigers vast gelopen tegen de cilinderkop dus de motor wilde niet meer rond.

Na kort overleg werd besloten om de motor terplekke te opereren, door enkele deskundige chirurgen.

Na alles los te hebben gehaald en te hebben schoon gemaakt werden de onderdelen in omgekeerde volgorde terug geplaatst. Vitale onderdelen werden meteen vernieuwd. De operatie heeft ongeveer 4 dagen geduurd maar de maaier heeft de ingreep goed overleefd.

Want hij doet zijn werk nog steeds elke week weer. Na deze ingreep zijn er nog enkele kleine ingrepen nodig geweest om de maaier elke week maar weer zijn kunsten te laten vertonen.

En daar hebben wij elke keer dat wij vliegen veel plezier van.

Dus bij deze wil ik een ieder danken die in het verleden, heden en toekomst, zijn bijdrage heeft geleverd zodat ons gazon er altijd mooi bij ligt.

Veel dank aan een ieder die dit mogelijk maakt.

Een chirurg.

Veiligheidsbrevet A zweefmodellen

Op donderdag 16 april werd het examen voor model zweven gehouden. Om 18.00 uur waren de deelnemers op het vliegveld, maar er stond te veel wind. Er werd besloten het examen even uit te stellen, misschien dat de wind nog ging liggen.

Om 19.00 uur was het dan eindelijk zo ver. Gert-Jan Geerts heeft de eerste vlucht gemaakt. Daarna was het de beurt aan Bert Meijering gevolgd door Bennie Geerts en Martijn de Graaf. De beide vluchten zijn door iedereen goed uitgevoerd.



Bennie in actie, met daarachter Roelof, Bert, Martijn en Stefan

Juryleden Roelof Drenth en Stefan Potze waren erg tevreden. Iedereen is dan ook geslaagd voor het veiligheidsbrevet A zweefmodellen!

Gert-Jan, Bert, Bennie en Martijn Gefeliciteerd!

De jaarlijkse werkdag

Op zaterdag 18 april werd de jaarlijkse werkdag gehouden. Het was mooi weer en er was een goede opkomst. Er stonden een aantal dingen op het programma die dag. Zo moesten er tegels gelegd worden bij de zendertafel, de opbouwtafel en bij het bankje. Dit zodat je met nat weer je



voeten toch nog een beetje droog houdt. De paal van de windzak en het nieuwe afdak kregen

een laagje verf. Ook werd er elektriciteit aangelegd onder het afdak, zodat er daar een lampje kan branden tijdens donkere dagen.



Tenslotte is er nog een drain in het veld aangebracht, in de natte hoek voor bij de straat en werd de afvoer van

septic tank verbeterd. Al met al een geslaagde werkdag!

In de pauzes werden de harde werkers getraakteerd op wat lekkers



Al met al een geslaagde werkdag!

Een plek om te onthaasten....



Restaurant "De Heksenketel"

Westerkamp 33 in Sellingeren

Tel: 0599-322509

www.deheksenketel.org

Martijn zijn visie over het model zweefvliegen

Model zweefvliegen, wat is daar nou zo mooi aan? De vorm van de zwever is all een genot om te zien: de lange smalle vleugels, het dunne profiel, de gestroomlijnde romp, persoonlijk vind ik dan zo'n hoge staart heel mooi. Alles is erop ontworpen om optimaal te kunnen functioneren in het element lucht. Als de zwever op ooghoogte op je af komt vliegen zie je een hele lange dunne streep met een rondje in het midden. Heel weinig luchtweerstand dus. Op een kalme manier wint het toestel hoogte met hele ruime bochten en subtiele bewegingen. Als geen ander type vertelt de zwever wat er in de lucht gaande is aan turbulentie en thermiek. Dan komt het mooiste van model zweefvliegen: het vliegen op thermiek. Dat is echt spelen met de lucht, de atmosferische omstandigheden. Je vliegt rustig rond en plots zie je het toestel stijgen, of je ziet één vleugeltip opgetild worden, dan weet je dat je daar moet zijn. Nu ga je cirkelen om in de opstijgende warme lucht te blijven. De motor kan uit, (bij voorkeur een electro motor omdat het zachte geluid beter past bij het karakter van een zwever), en je vliegt "gratis" op de energie die de zon aan de lucht heeft gegeven. De zon heeft het aardoppervlak verwarmt en dat warmt op zijn beurt de lucht erboven op. Boven een donkere akker bijv. Als de lucht opwarmt zet die uit, dwz. minder moleculen en dus lichter dan de omringende lucht. nu is er slechts een zuchtje wind nodig om de warme lucht los te maken van z'n plaats en die begint nu op te stijgen, precies hetzelfde als een hete luchtballon. Hoog in de lucht dringt deze lucht door tot in de koudere luchtlag en dan condenseert 't vocht tot (stapel-)wolken. Daarom heeft 't vaak zin om naar een wolk toe te vliegen omdat daar dan thermiek te vinden is. Je vliegt al cirkelend met de wolk mee, je wint hoogte, en als de wolk te ver weg raakt dan vlieg je in een lange glijvlucht naar de volgende wolk om daar het kunstje te herhalen, enzovoorts.

Het kijken naar zo'n cirkelend toestel met z'n lange vleugels op duizelingwekkende hoogte, echt klein geworden door de grote afstand en toch nog bestuurbaar, en de sport om van de thermiek gebruik te maken, de achtergrond van witte wolken in de blauwe lucht, ja dat maakt zweefvliegen mooi. Het is een ontspannen(-de) manier van vliegen. Vraagt toch wel concentratie. Het komt voor als je op hoogte en afstand een bocht maakt dat het toestel even niet zichtbaar is, je moet dan uit ervaring weten wat het aan het doen is en hoe je de stuurknuppels moet bewegen om hem er goed uit te laten komen. De kunst is om zo vlak, horizontaal mogelijk door de bocht te vliegen omdat er dan het minste hoogte verlies optreedt.



Wil je landen dan kun je nog een hele tijd rondvliegen terwijl het toestel langzaam daalt. Bij de landing is het zaak om in te schatten op welke hoogte en met welke snelheid je binnen moet komen om binnen redelijke afstand te landen. Sommige toestellen hebben remkleppen om hiermee wat te regelen, en als er nog wat stroom aanwezig is in de accu dan kun je nog wat motoren als je te kort komt.

Ik maakte mee dat toen ik lande in de avond, het gras ongemerkt nat was geworden. Dus toen ik het toestel aan de grond had bleef het maar door glijden en kiepte op 't laatst in de (droge) sloot. Geen schade. Ik was 's hoog toen het een beetje begon te regenen. Ik gooide een doek over mijn zender en vloog door. Ik had een toestel met een brandstofmotor die pas uitging als de brandstof op was. Onmogelijk om die voor die tijd te landen. Eén keer geprobeerd toen de motor niet goed liep: schade. De andere vliegers vertrokken naar binnen. Ik vloog stug door. Toen de bui over was kwam men weer naar buiten maar even later herhaalde zich dit nog 's. Toestel en motortje (anderhalf cc) hielden zich goed en toen de zon allang weer scheen kwamen ze rustig weer op 't veld geland.

Eenmaal vloog het toestel op het randje van wat ik nog kon zien en steeg plots uit het zicht. Ik zag nog slechts een klein glimmend streepje! Er zat niets anders op dan down te geven en af te wachten tot ik weer zag hoe het vloog. Dat werkte maar tegen de tijd dat ik goed zicht had bleek het verticaal naar beneden te suizen! Voorzichtig gaf ik hoogte en het toestel kwam weer recht zonder dat de vleugel brak. Compliment voor Dhr Op't Ende, de bouwer.

Het gebeurd me ook wel eens dat ik even naar iets anders kijk, ander toestel of zo en ik kijk terug: toestel weg!! Hartkloppingen, even afwachten, dan maakt het zelf een bocht en dan komt het weer in beeld.

Vorig jaar was ik zo'n beetje de enige zweefvlieger op de club, dit jaar is er gelukkig meer animo voor en hebben we zelfs op een avond brevet gevlogen zodat we nu een aantal officiële zweefvliegers op de club hebben. Het model zweefvliegen vormt een mooi onderdeel van onze model vlieg hobby.

F3A-X Wedstrijden

Na Someren was het nu de beurt aan Modelvliegclub Ter Apel om gastheer te zijn voor de tweede F3A-X wedstrijd van dit jaar. Omdat dit de tweede keer is dat Ter Apel de wedstrijd mocht organiseren konden we de draaiboeken van 2008 weer uit de kast halen.



De wedstrijd werd gehouden op zaterdag 13 en zondag 14 juni. Om logistieke en sanitaire redenen is het modelvliegerterrein helaas niet geschikt om te kamperen en daarom bivakkeerden vele deelnemers op een camping bij de boer in de directe nabijheid van het vliegerterrein. Vrijdagavond kwamen de eerste deelnemers reeds een kijkje op het veld nemen om met hun F3A-X toestellen nog eenmaal de verplichte figuren door te nemen.



Eindelijk was het dan zaterdagmorgen en onder een stralende zon kwamen de deelnemers binnen. Roelof en Sjaak hadden hun voorbereidingen getroffen en het clubhuis omgetoverd tot een ware Petit Restaurant. De koffie stond dus klaar en was gedurende de twee

wedstrijddagen gratis.

Mochten de deelnemers tijdens de strijd honger krijgen dan waren er diverse belegde broodjes, gehaktballen, soep en hamburgers te koop.

De bakens werden uitgezet en na enkele welkomstwoorden door onze voorzitter Gert Germs en de wedstrijdleiding kon de wedstrijd beginnen. Zo slecht het weer was in het afgelopen jaar, zo prachtig was het dit jaar. De verschillende klassen vlogen hun figuren onder een helblauwe lucht, met prachtige witte wolkenformaties, onder toezieende ogen van het passerende publiek.

De wedstrijd liep zeer voorspoedig en gedisciplineerd. Leden van MTA, zoals Henri Speel, Arnold Bisschop, Martijn de Graaf, Kees Stijlberg, Johan Wesseling, Michel van der Vliet, John Borgesius en Ruud Manning fungeerden als schrijver/runner.

Terwijl de ene deelnemer aan het vliegen was stond de volgende alweer gereed. De puntenlijst van de juryleden werden onmiddellijk verwerkt door de computer zodat de tussenstanden direct gepubliceerd werden.

Evenals afgelopen jaar werd de eerste wedstrijddag afgesloten met fantastisch gezamenlijk Chinees buffet in het clubgebouw van MTA.

Zondag 14 juni:

Rond 09.00 uur, op de tweede wedstrijddag, namen de drie juryleden met hun schrijvers weer plaats op hun stoeltjes en het eerste vliegtuig koos alweer het luchtruim.

Omdat een enkele deelnemer op de zaterdag verhinderd was moest deze het gehele programma in één dag vliegen.

Ook nu was het weer prachtig vliegweer met iets meer wind en de dag verliep, gelijk aan zaterdag, in een zeer gemoedelijke en vriendschappelijke sfeer.



Na een spannende strijd werd de dag afgesloten met de officiële prijsuitreiking. De uitslagen kan je lezen op <http://www.f3ax.nl>.

De juryleden en de voorzitter van Modelvliegclub Ter Apel kregen een leuke aandenken en na de felicitaties en nog enig napraten ging een ieder weer zijns weegs.



Het was een top weekend !



Denken om je eigen veiligheid, maar ook om die van een ander!

Op een mooie dinsdagavond was Gert-Jan met zijn corsair een vlucht aan het maken. Alles ging goed, totdat hij storing kreeg. Gert-Jan had zenderschijn 65 in gebruik. Peter gebruikt dezelfde frequentie en had niet in de gaten dat Gert-Jan aan het vliegen was. Gevolg: Gert-Jan kon zijn corsair in kleine stukken in een vuilniszak mee naar huis nemen.

Denk om het gebruik van de zenderschijn! Het is zonde dat hierdoor toestellen crashen.

Een propeller, onmisbaar in de vliegsport. Maar een propeller kan ook gevaarlijk zijn. Een tik van een propeller tegen je hand en hij ligt helemaal open. Wees dus voorzichtig!



Kunststofdak & Gootsystemen

Johan Rabbers
06 - 51 79 98 96

Westerstraat 35 - 9561 SN Ter Apel
E-mail: jrkkunststoffen@home.nl

Nieuwe TA nummers

- 475 *Discus* van M. de Graaf
- 476 *Diamant no limit* van K. Mooibroek
- 477 *Extra 300 L* van H.C Speel
- 478 *Hai 2* van G.J Geerts
- 479 *Calmato* van H van Ommen
- 480 *Hai 2* van B. Geerts
- 481 *Katana* van H.C Speel
- 482 *RLF 200* van R. Drenth
- 483 *ASW 22B* van R. Drenth
- 484 *VOR 250* van R. Drenth
- 485 *Hai 1* van R. Drenth
- 486 *DG 1000* van R. Drenth
- 487 *Calmato* van H. van der Veen

Wist u dat (nog) ?

Weetjes en verhalen uit 50 edities van de nieuwsbrief van de MTA

- In september 1996 is het eerste nummer van de nieuwsbrief uitgekomen. Dat betekend Dat de nieuwsbrief nu op 1 maand na 13 jaar bestaat.
- In 1996 is er een nieuw clubhuis op de Bruil geplaatst. Door de hevige regenval in die periode kon de vrachtwagen die de directie unit bracht de parkeerplaats niet op. De unit is toen met een kraanwagen op zijn plaats gezet.
- Het ontbreken van een windzak op het veld was een gemis, daarom werd er na jaren in 1996 weer een windzak geplaatst
- De vaste vliegavond op dinsdag is ingevoerd door de nieuwsbrief. Dit, omdat er elke avond van de week vliegers te vinden waren, maar die elkaar nooit troffen.
- In 1998 kregen we een aggregaat voor o.a het opwarmen van de koude handen in het clubhuis.
- In oktober 1998 ging de geplande clubdag niet door. Dit kwam door de barre weersomstandigheden tijdens de geplande weekenden. Ondertussen was het door de week wel mooi weer..
- In april 1999 waren er 2 sites op het internet te vinden van de mta. Kor Mooibroek was toen al bezig met de site. En ook Bert Lubbers was actief op het internet.
- In de herfst van 1998 is de zendertafel, zoals we die nu nog kennen gebouwd door Harrie v.d Veen.
- Op 27 juni 1999 werd de open dag gehouden, dit viel samen met het 20 jarig bestaan van de mta. Alle leden zijn op komen dagen en allemaal namen ze hun mooiste vliegtuigen mee. Het veld was bijna te klein. Om 1 uur deed de voorzitter

Martin v.d Kaap het woord waarna de vliegshow werd geopend door een sleep met de tekst "MTA 20 JAAR" die door de big lift van Peter Luitjens werd opgepikt. Om kwart over 1 kwamen er ultra lights van de vliegclub westerwolde overvliegen. Daarna was er ruimte voor de beginners van de club. Gevolgd door Nederlands Kampioen kunstvlucht Dennis v.d Tooren. Daarna was het de beurt aan Remke Germs die de demonstratie gaf met een heli en met zijn extra. Hierna volgde nog een vossenjacht en was er ruimte voor aparte toestellen, zoals heksen en disco's. er werd nog een zwever met een lijn omhoog getrokken en de goed bezochte dag werd afgesloten door de sleep "TOT ZIENS"

- In september 2000 stond de mta met een stand op de boeskoolmarkt. Om Ter Apel kennis te laten maken met de vliegclub
- Martin vd Kaap zijn chipmunk was in 2000 wel 2,5 week vermist. Z'n toestel was neergekomen in de dichte bebossing richting Ter Apel. Vele zoekacties leverde niets op, totdat hij op 8 oktober eindelijk werd gevonden.
- Bennie Geerts heeft in 2002 een charter van aluminium gebouwd. Deze charter vloog ook daadwerkelijk. Maar na een crash was het moeilijk uitdeuken, dus fungeerde hij lange tijd als windroos in de tuin van Bennie.



Onze clubhuizen door de jaren heen.

Nu onze club 30 jaar bestaat ben ik eens even in de fotoboeken gedoken, en heb even wat plaatjes van onze clubhuizen opgezocht.

In het jaar van de oprichting hadden we nog geen clubhuis...we waren al lang blij dat we een veld hadden. Maar al gauw kwam toch het verlangen naar een droog plekje...en in 1980 werd het eerste clubhuis aangeschaft . (toen nog een schuilgelegenheid, want we mochten geen clubhuis op het veld hebben) We hebben het gebouw uit Stadskanaal gehaald...en ik herinner me dat ik de enige was met een trekhaak, dus de aanhang

wagen (tandemasser) met bijna de complete clubhuis erop hing achter mijn fiatje 128...onderweg bijna met het hele gevaarte de plomp in omdat de aanhanger behoorlijk begon te slingeren . Gelukkig is het toch gelukt om alles naar de bruil te krijgen...het fiatje 128 had intussen wel een versleten koppeling :-)



waardoor je van boven op de geparkeerde vliegtuigen keek. Deze wagen was wel onderhoud gevoelig, en we hebben er dan ook veel aan verspijkerd...van nieuwe veranda's met meranti hekwerk en betonplexen vloer...tot een compleet nieuw zinken dak die er na een flinke storm van af was gewaaid.

Na 10 jaar had ook de pipo wagen zijn beste tijd gehad, en tot spijt van veel clubleden moest hij toch het veld ruimen.

In 1996 kwam onze 3e clubhuis...een metalen container, met een klein keukentje en een wc. Best gezellig..maar erg klein. In dit keukentje zijn we wel begonnen met de verkoop van de rookworsten, en dat heeft de clubkas behoorlijk gespekt...er waren tijden dat op zaterdag middag het clubhuis bomvol zat terwijl er geen vliegtuig op het veld stond...ze kwamen allemaal even een "halve rookworst" halen :-)



Het was een leuk clubhuis maar hij was niet in al te beste staat. Mede doordat de vliegrichting veranderd moest worden hebben we in 1986 een ander clubhuis gekregen, want de "oude" was door houtrot niet meer te verplaatsen. In 1986 kwam dus onze pipowagen dit was een hele leuke en gezellige wagen, waar we veel plezier van hebben gehad. Een mooie hoge veranda



Fa. Gebr. Wesselink





We hadden in de tussentijd wel een grasmaaier die ook onderdak moest staan, en we hadden de stenenbunker (waar nu de aggregaat in staat) toen ook al voor opslag.

Toen we in 2006 naar ons nieuw veld zijn verhuist is ook dit oude spul allemaal opgeruimd...want ook dit was alweer flink aan vervanging toe.



We zitten nu sinds 2006 op ons nieuw veld aan de Achterbeetseweg en hebben een pracht van een clubgebouw, met een machtig mooie veranda

Zo groot en mooi als nu hebben we het nog nooit gehad, maar dat mag ook wel als je bijna 100 leden hebt...dan ben je wel wat ruimte nodig.

Als we de tendens doorzetten zouden we in 2016 weer een nieuw clubhuis moeten hebben, maar laten we daar maar niet vanuit gaan. Met elk jaar wat onderhoud op de jaarlijkse werkdag kunnen we nog jaren veel plezier hebben van ons huidig clubhuis.

Kor



BOS
De Echte Bakker

TER APEL
Tel. 0599-581283

Nieuwe leden

Er zijn weer een aantal nieuwe leden die we van harte welkom willen heten.

- J. Borgesius uit Musselkanaal
- S.H.W Rukkers uit Wichmond
- H. van Ommen uit Ter Apelkanaal
- M. Hekman uit Haren Rütenbrock
- A. Post uit Sellingen
- H. van der Veen uit Ter Apel

We wensen alle nieuwe leden veel vliegplezier!





1982.

Nostalgie. Dit zijn de winnaars van één van de eerste tomaatvliegwedstrijd op ons veld aan de Bruilweg. Dit zijn niet zo meer 3 leden. Deze leden zijn nog steeds veel op het veld te vinden en vliegen nog steeds! Alle leden zijn al 30 jaar lid van de club en ook zijn ze alle drie voorzitter van de club (geweest). Inmiddels zijn ze alle drie de 40 gepasseerd, maar ze vliegen zeker nog wel 30 jaar met zijn drieën.

Uitspraak: 3 september 1989 open dag tijdens het 10 jarig bestaand. Alle toestellen van de leden van de charterclub op een rij.



Omgewaaid

tsja.....in de oudheid had je nog wc's die achter in de tuin stonden.....kun je nagaan hoe oud de club is...want wij hadden ook zo'n wc . Gelukkig zat er niemand in, toen in 1990 een flinke storm onze wc op zijn zijkant legde.

Prijsvraag!!!!



Zie dit kleine hummeltje zitten. Hij was er vroeg bij. Het vliegen is hem met de paplepel ingegeven. Wie weet wie dit kleine kereltje is? Stuur je antwoord naar nieuwsbrief@mta-terapel.nl.

uit de goede inzendingen wordt een winnaar getrokken die naast eeuwige roem ook een klip brandstof krijgt aangeboden

Modelvliegclub Ter Apel 30 jaar



Dit wordt gevierd met een gezellig weekend feest!

Programma

Zaterdag 29 augustus

Op zaterdag wordt er voor de leden een echte clubdag georganiseerd. Er wordt ondermeer een mini vliegshow georganiseerd. Hierbij geven Ultra Light Vliegtuigen een mooie show weg.

Ook zijn de toestellen van de leden natuurlijk van harte welkom op deze heugelijke dag! Hoe meer toestellen, hoe meer vreugd!

De dag wordt goed afgesloten met een heerlijke BBQ. Gezellig napraten over de mooie dag.



Deze nieuwsbrief is gedrukt bij:



Zondag 30 augustus

Op zondag wordt er een "fly inn" georganiseerd waarvoor regionale clubs zijn uitgenodigd. Ook zijn vandaag de toestellen van onze eigen leden weer van harte welkom!

Ook zal de Phantasy in blue aanwezig zijn. Phantasy in Blue is in 1955 opgericht en deze stichting wil de historie van de Nederlandse Luchtvaart in de vorm van milieuvriendelijke, grote schaalmodellen weer tot leven brengen en aan het publiek presenteren. De schaalmodellen worden enkele keren per jaar zowel vliegend als niet-vliegend op plaatsen die voor iedereen toegankelijk zijn getoond o.m. in het Militaire Luchtvaart Museum en tijdens Open Dagen van de Koninklijke Luchtmacht.

Ook op zondag zullen er weer enkele Ultra Light Vliegtuigen langs vliegen.

We wensen iedereen veel plezier tijdens dit gezellige weekend! We hopen dat dit weekend ons nog lang mag heugen en dat de club zo de komende 30 jaar door kan blijven bestaan!

De redactie